

Analisis kriteria desain jalur pedestrian kawasan stasiun kereta api Padalarang

Alfred Wijaya, Sally Octaviana Sari*

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Langlangbuana
Jl. Karapitan 116, Bandung, Indonesia



ARTICLE INFO	ABSTRACT
<p><i>Article history:</i> Received January 10, 2020 Received in revised form January 15, 2020 Accepted February 26, 2020 Available online April 01, 2020</p> <p><i>Keywords:</i> Padalarang sub urban Pedestrian lane Responsive Walkable</p> <p>*Corresponding author: Sally Octaviana Sari Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Langlangbuana, Indonesia Email: sally_octaviana@unla.ac.id</p>	<p><i>Analysis of pedestrian design criteria of Padalarang railway station area</i></p> <p><i>The Padalarang sub urban is currently known as high mobility area. There are railway station and terminal for public transportation. Recently, Padalarang has decreasing its physical and visual quality due to the growth of informal housing, informal sector, traditional market and terminal. The Transit Oriented Development is an approach which integrates vehicle network system and pedestrian lane modes. These inappropriate growths generate a lot of environment problems. One of them is the lack of pedestrian lane and its linkage with housing, such as markets, stations, terminals and other public facilities, meanwhile pedestrian lanes have an important role for supporting their main activity. Especially pedestrian lanes in Indonesia which recently are still in ongoing debate as an important issue in town planning. This research will deliberate about the design criteria of pedestrian lane system become more walkable and responsive, which oriented to sidewalk users. This research was conducted through case study and data collecting by surveying, observing and mapping the physical condition of the area nearby railway station, terminal and traditional market. This study is expected to be able to help government and stakeholders as a reference in assembling the area around Padalarang railway station.</i></p>

Pendahuluan

Jalur Padalarang pada masa sekarang tidak lagi menjadi jalur penghubung satu-satunya bagi masyarakat yang bertujuan Jakarta, terutama dengan dibukanya tol Purbaleunyi. Jalur Padalarang sejauh ini masih dimanfaatkan oleh mereka yang akan menuju Kota Cianjur, Sukabumi dan lain-lain. Kawasan Padalarang masih terhitung sebagai kawasan sangat padat akibat perkembangan perumahan, sektor industri, perniagaan dan lain-lain. Sementara penataan dan perkembangan infrastrukturnya masih belum mendapat perhatian layak dari pemerintah,

sehingga berdampak pada permasalahan kumuhnya dan penurunan kinerja dan kualitas visual kawasan, terutama di daerah kawasan stasiun kereta api Padalarang. Pertumbuhan bangunan-bangunan liar dan tidak tertata, pesatnya perkembangan daerah yang berada di koridor yang dilalui kendaraan akibat adanya perubahan arus moda kendaraan meninggalkan permasalahan fisik lain, yaitu tidak ada atau buruknya jalur pedestrian di daerah tersebut (C. Wijaya 2018). Dilain pihak, isu tentang jalur pedestrian masih menjadi perdebatan hingga kini, akibat perencanaannya yang kurang berorientasi pada kebutuhan dan perilaku dan pejalan kaki,

serta terbatasnya lahan bagi peruntukan jalur tersebut (Hendrawan dan Dwisusanto 2017; Irfandian dan Wilianto 2019). Peningkatan kualitas fisik sistem pedestrian yang *walkable* dan responsif (Bentley 1985), memiliki dampak penting bagi kualitas suatu kota atau kawasan. Kawasan Padalarang hingga kini mengalami perkembangan stagnan, sehingga perlu diupayakan adanya revitalisasi secara fisik, visual dan ekonomi. Revitalisasi digunakan oleh beberapa perancang kota dunia, seperti kawasan Drotningtorget dan Jarntoret, Goeteberg dan lain-lain (Trancik 1986) untuk meningkatkan vitalitas kawasan yang sudah terdegradasi.

Penelitian dilakukan melalui pendekatan kualitatif dan dijelaskan secara normatif-deskriptif, berdasarkan standar dan kriteria desain trotoar sebagai jalur pedestrian, dengan pengumpulan data melalui survey, observasi, mapping dan wawancara terhadap masyarakat dan pihak pemerintah yang terlibat. Hasil penelitian yang diharapkan adalah identifikasi permasalahan yang dihadapi oleh masyarakat pengguna pasar, stasiun terutama jalur pedestrian, dan dirumuskannya panduan dan kriteria desain bagi trotoar di sekitar di kawasan tersebut.

Metode penelitian

Dalam melakukan evaluasi jalur pedestrian, maka dilakukan observasi dan pemetaan terhadap aktivitas, kondisi dan kualitas fisik serta visual eksisting di sekitar Kawasan Stasiun Kereta Api Padalarang. Dalam melakukan proses *mapping*, peneliti mengamati dan menelusuri alur masing-masing pelaku aktivitas seperti pejalan kaki pengunjung, pelaku pedagang, pengendara dan lain-lain. Kegiatan *mapping* juga mengumpulkan informasi titik-titik simpul fungsi yang saling terkait dalam kawasan Stasiun Kereta Api, terutama ruas yang paling banyak menimbulkan kemacetan dan bagian ruas yang membutuhkan jalur pedestrian dengan lebar spesifik. Pengertian spesifik dalam konteks penelitian ini tergantung pada jenis aktivitas, pelaku, properti yang dilibatkan serta ruang yang dibutuhkan dalam fase atau waktu tertentu. Lebih jauh lagi, peneliti melakukan wawancara tentang persepsi dan kebutuhan mereka dalam melakukan aktivitas sehari-hari di tempat tersebut. Pengumpulan data juga dilakukan melakukan dokumentasi foto dan survey lokasi perencanaan, terutama di ruas-ruas

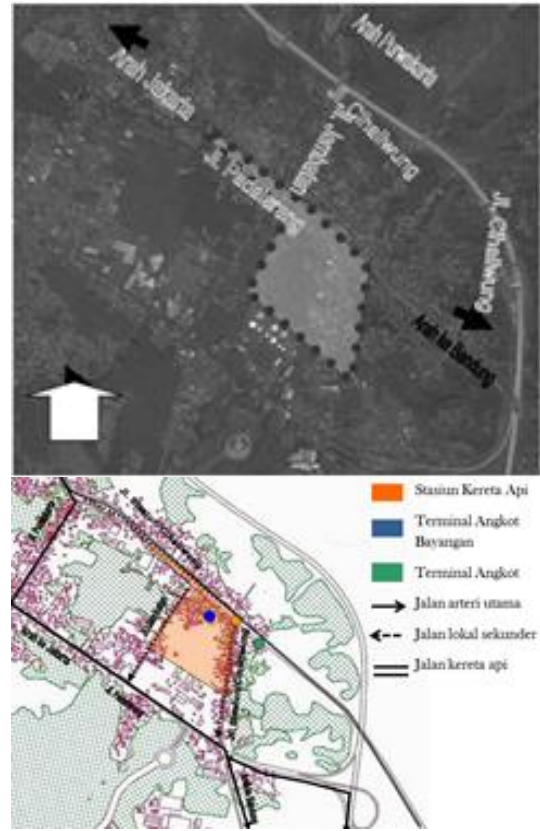
Jalan Padalarang-Purwakarta, Jalan Cihaliwung dan Jalan Jembatan. Proses analisis dilakukan dengan membagi pembahasan menjadi per ruas jalan, karena adanya perbedaan aktivitas, fungsi, ragam pelaku, intensitas dan frekuensi kegiatan berdasarkan kategori permasalahan yang dihadapi. Perumusan kriteria atau panduan desain juga disusun berdasarkan *subkategori* masing-masing permasalahan.

Temuan dan pembahasan

Menurut Shirvani (1985), jalur pedestrian merupakan salah indikator kesuksesan dalam proses perancangan ruang kota atau kawasan. Ruang kota harus didesain berdasarkan kebutuhan yang berorientasi pada manusia, agar terjadi aktivitas yang berkelanjutan (Sirvani 1985). Terminologi trotoar *walkable* dan responsif adalah bahwa ruang tersebut dapat digunakan dan memiliki desain yang ramah bagi seluruh masyarakat, dilalui oleh semua pengguna dengan keragaman karakteristik fisik dan sosial tanpa hambatan berarti. Suatu jalur trotoar dikatakan *walkable* jika penggunaanya memiliki resiko kecelakaan fisik relatif lebih sedikit ketika menggunakan (berjalan atau melintas) ruang tersebut (Iswanto 2006). Pengguna ruang yang *walkable* termasuk di dalamnya adalah pengemudi kendaraan, pengunjung transit, pelaku pedagang pasar atau pengunjung lainnya. Carmona dkk (2002); Gehl (2010) dan Carr (1992) menyatakan bahwa ruang publik dikatakan berhasil jika memiliki tempat relaksasi dari tekanan yang ditimbulkan akibat lalu lintas kendaraan, terutama jika terjadi persinggungan (Carmona 2002; Gehl 2010; Carr 1992). Dalam *Walkable Cities, Urban Ecology Australia* (2007) menyebutkan bahwa berjalan kaki dan bersepeda adalah bentuk mobilitas yang menggunakan energi lebih rendah, tetapi meningkatkan interaksi sosial antar masyarakat (Fan et al. 2018). Kualitas pengalaman pedestrian menjadi faktor penting dalam kualitas kehidupan suatu kota/kawasan. O'Hare (2004) dalam studinya di Barcelona, Bangkok dan Brisbane, mengidentifikasi beberapa kriteria jalur pedestrian, yaitu lampu lalu lintas, tanda khusus pada jalur *crossing* yang ditempatkan pada jalur yang aman, sehingga difabel dapat menunggu sementara (O'Hare 2004). Kondisi ini diberlakukan bahkan pada jalan utama/arteri primer tanpa median jalan, jalur

pejalan yang cukup lebar sesuai dengan aktivitas dan kebutuhan pengguna, menarik, permukaan trotoar yang nyaman, pepohonan peneduh dan tempat duduk bagi mereka yang membutuhkan istirahat. Prinsip jalur *walkable* menurut *Urban Ecology* Australia (2007) adalah sebagai berikut: (1) *compact*, kota aktif, keterkaitan (*linkage*) terhadap fungsi-fungsi perumahan dan pendukung penting lingkungan; (2) Kecepatan kendaraan rendah (*low speed* pada rata-rata 30-40km/jam); (3) ruang publik/taman untuk semua kelompok sosial pengguna; (4) memberikan kenyamanan, keamanan dan lintasan jalan yang mudah dilalui; (5) pemilihan bahan dan desain yang memudahkan pemeliharaan; (5) tata guna lahan dan sistem transportasi yang terintegrasi. Sebagai studi perbandingan normatif terhadap aspek perencanaan jenis elemen jalur pedestrian, maka berdasar studi yang dilakukan terhadap San Diego yang dilakukan *Urban Ecology Australia* dan Octaviana (2016), maka aspek yang sangat perlu diperhatikan yaitu, sistem informasi, sistem infrastruktur, kondisi fisik permukaan trotoar, perbedaan ketinggian, penanganan terhadap titik terjadinya *crossing*, waktu yang tersedia untuk menyebrang dengan aman, waktu tunggu untuk menyebrang, keberadaan sektor informal, elemen pelengkap (*street furniture*) dan posisi jalur pedestrian terhadap jalan raya (Sari 2016).

Wilayah Padalarang merupakan salah satu daerah yang memiliki mobilitas tinggi. Pengalihan arus kendaraan dan pertumbuhan bangunan liar dan tidak tertata menjadikan koridor jalur Padalarang mengalami kemacetan dan penurunan kualitas fisik dan visual kawasan. Penurunan fisik terjadi akibat adanya beberapa bangunan yang sudah tidak digunakan dan ruang kota yang sudah tidak lagi memenuhi kebutuhan bagi aktivitas masyarakat. Pada umumnya kondisi jalur pedestrian di sekitar kawasan tidak tersedia. Seandainya sudah ada, kurangnya elemen kelengkapan jalan seperti lampu, vegetasi, lampu/penerangan dan *street furniture*, kualitas kondisinya tidak memenuhi syarat keamanan, keselamatan dan kenyamanan. Tiga ruas jalan yang akan dievaluasi adalah; (1) Jalan Stasiun/Cihaliwung (jalan lokal sekunder, 1 arah); (2) Jalan Jembatan (jalan lokal sekunder, 1 arah) dan; (3) Jalan Padalarang (jalan arteri utama, 2 arah). (Lihat gambar 1-kiri) Pola sirkulasi pedestrian dan kendaraan terletak di ruas jalan Padalarang, Jalan Cihaliwung dan Jalan Jembatan seperti pada [gambar 1](#) berikut:



Gambar 1. Wilayah perencanaan dan pola sirkulasi pedestrian dan kendaraan di Padalarang

Kota Kecamatan Padalarang berjarak kurang lebih 25 km dari Pusat Pemerintahan Kabupaten Bandung ke arah Barat Laut. Kondisi iklim berkisar antara 28°C - 31°C dengan curah hujan sekitar 1589 mm/tahun. Batas-batas wilayah kota kecamatan Padalarang adalah sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Ngamprah; sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Ngamprah, Kota Cimahi; sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Batujajar dan sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Cipatat.

Dinamika perkembangan kota pada prinsipnya merupakan peristiwa alamiah sebagai dampak dari ekspresi masyarakatnya. Kota tidak bersifat statis karena terkait dengan dimensi waktu yang mewarnai kehidupan pelakunya (Zahnd 1999). Pertimbangan perluasan kawasan Padalarang menunjukkan perkembangan yang besar ditandai sejak adanya jalur jalan tol Padalarang-Cileunyi. Perkembangan ini ditandai oleh kuatnya potensi investasi dalam bidang permukiman, komersial, perdagangan maupun kegiatan industri di sekitar Padalarang. Kota

Padalarang pada saat itu dipersiapkan menjadi ibukota kabupaten baru, dan dengan adanya kebijakan dari pemerintah daerah dalam mendorong pertumbuhan kota-kota kecil menjadi counter magnet bagi wilayah sekitarnya. Perkembangan ini semakin meningkat terutama dengan adanya pertumbuhan kawasan industri yang memanjang di sepanjang jalur Jalan Cimareme – Batujajar, sehingga terbentuk pusat-pusat aktivitas yang semakin tidak terkendali dan mengakibatkan permasalahan kompleks baik beban infrastruktur dan kebutuhan sarana perumahan serta fasilitas umum dan sosial lainnya.

Gambaran kawasan

Kemacetan terjadi pada ruas Jalan Cihaliwung yang mengakomodir kegiatan pasar dan pengguna badan jalan di sekitar kawasan stasiun. Kemacetan seringkali terjadi pada hari-hari tertentu di Jalan Purwakarta – Padalarang, dimana aktivitas pasar meningkat, yaitu pada saat pengangkutan sampah, bongkar muat barang dan lain-lain, terutama pada hari libur dan minggu. Kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh pedagang pasar di jalur trotoar, sehingga pengguna trotoar terpaksa menggunakan badan jalan. Kendaraan besar penyedia barang di pasar menggunakan badan jalan, sehingga kapasitas jalan menjadi berkurang dan mengakibatkan kemacetan pada ruas jalan tersebut (Lihat [gambar 2-kiri](#)). Pada bagian lainnya, ruang bebas pada badan jalan di sepanjang jalur juga semakin terganggu dengan adanya kendaraan masyarakat pengunjung yang diparkir di sembarang tempat (Lihat [gambar 2-kanan](#)).



Gambar 2. Hambatan di badan jalan sebagai sebagai area bongkar muat barang (kiri) dan tempat parkir (kanan)

Tumpukan sampah di beberapa sudut menjadi permasalahan umum yang kerap terjadi di area pasar. Jarak antar kios yang sempit, kendaraan umum yang menunggu penumpang, tidak adanya drainase atau pengendara yang melawan arus menjadikan kawasan ini semakin kumuh dan semrawut (A. Wijaya dan Sari 2018).

Permukiman warga di belakang pasar terlihat berdesakan, terutama dengan akses masuk yang hanya selebar sekitar 1-meter saja. Kondisi buruknya drainase dan padatnya pemukiman warga mengaibatkan daerah ini seringkali mengalami banjir terutama saat musim hujan.

Tingkat kepadatan di Jalan jembatan di sebelah Barat kawasan Stasiun Kereta Api Padalarang relatif lebih rendah dibandingkan ruas lainnya. Kepadatan yang terjadi lebih diakibatkan oleh pengalihan sirkulasi kendaraan, terutama bis antar kota dari persimpangan Jalan Padalarang dan Jalan Purwakarta (Lihat [gambar 3](#)).



Gambar 3. Kondisi jalan sebagai tempat pergantian moda kendaraan dan pejalan kaki di persimpangan jalan Cihaliwung dan jalan Jembatan

Pada ruas ini tidak terdapat jalur pedestrian, ruang bagi mobilisasi kendaraan terlihat bersinggungan dengan tempat parkir kendaraan. Kondisi ini merepresentasikan adanya ketidakjelasan hirarki dan peruntukan ruang, sehingga pengguna kendaraan bermotor merasa memiliki hak menggunakan ruang sirkulasi atau parkir dimana saja. Jenis kendaraan yang menggunakan jalan terdiri atas kendaraan umum kecil, kendaraan pribadi, motor dan kendaraan menengah hingga bis antar kota.

Jalur pedestrian fungsi hunian, unit ruko/kios dan Stasiun Kereta Api sebelah utara terletak berdampingan dengan jalur kendaraan bermotor. Jalur pedestrian menjadi tidak memenuhi syarat berdasarkan segi keamanan dan kenyamanan, terutama dengan tidak adanya pelindung terhadap iklim/cuaca (kanopi, pepohonan dan lain-lain). Permasalahan yang tidak kalah penting lainnya adalah tidak adanya jalur pedestrian di salah satu ruas (Jalan Stasiun dan kawasan kereta api). Para pejalan yang menggunakan jalur ini biasanya mereka yang memiliki tujuan ke stasiun atau perumahan yang terletak di sekitar kawasan. Ketiadaan jalur pejalan kaki membuat pengguna jalan lebih sering menggunakan badan jalan (Lihat [gambar 4](#)).



Gambar 4. Kondisi pedestrian pada Jalan Jembatan (gambar atas kiri) dan ruas jalan di stasiun atau Cihaliwung sebelah Barat (gambar atas kanan dan gambar bawah)

Secara umum, hasil pemetaan (*mapping*) atas kondisi jalur pedestrian dapat dilihat pada **gambar 5** berikut:



Gambar 5. Hasil pemetaan kondisi jalur pedestrian di kawasan stasiun kereta api Padalarang

Prinsip pengembangan

Jalur pedestrian pada kawasan ini berfungsi sebagai elemen *linkage* yang menghubungkan

fungsi-fungsi penting yang menghubungkan kawasan. Berdasarkan konsep pengembangan berdasarkan sistem *Transit Oriented Development* (Calthrope 1990), jalur pedestrian menjadi elemen penting yang akan dikembangkan agar kawasan stasiun terintegrasi dan udah diakses oleh pejalan kaki. Pengembangan jalur memiliki prinsip pengembangan sebagai berikut:

- a) Menciptakan suatu jaringan jalur pedestrian yang terintegrasi, saling terhubung, tidak terputus (*connested*) dan aksesibel dari dan menuju kawasan Stasiun Kereta Api Padalarang dan jaringan jalur pejalan di sekeliling kawasan tersebut;
- b) Adanya pemisahan jalur pejalan kaki dan kendaraan untuk mengantisipasi konflik antar pengguna dan memenuhi standar keamanan, kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki;
- c) Perencanaan jalur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan fisik dan sosial pengguna;
- d) Pemenuhan elemen kelengkapan jalan untuk memenuhi faktor kenyamanan pengguna jalan kaki;
- e) Perencanaan relokasi pedagang kaki lima yang terdapat di beberapa lokasi melalui penataan sektor informal.

Perumusan kriteria dan panduan desain

Berdasarkan analisis yang dilakukan pada ruas Jalan Padalarang-Purwakarta dan Jalan Stasiun Cihaliwung – Jalan jembatan, diperoleh identifikasi permasalahan dan kriteria/panduan desain seperti dideskripsikan dalam **tabel 1** berikut:

Tabel 1. Identifikasi permasalahan dan kriteria/panduan desain secara umum

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
Sistem informasi	Penyediaan sistem informasi/peta	Penyediaan sistem informasi bagi arah sirkulasi kendaraan dan pedestrian
	Penempatan papan iklan	Penempatan papan iklan tidak menghalangi sirkulasi pedestrian
	Titik <i>crossing</i> : Penyediaan ruang tunggu jika terjadi <i>crossing</i>	Menyediakan ruang bebas yang cukup luas untuk menunggu
Waktu/jeda	Jarak atau lebar jalan	Penyediaan median jalan yang cukup bagi ruas jalan arteri primer
Sistem infrastruktur	Saluran drainase	Saluran drainase tidak menggunakan

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
		<i>grill</i> terbuka yang membahayakan pedestrian
	Tiang listrik (jika ada)	Penempatan tiang listrik tidak di jalur sirkulasi pedestrian
Kondisi fisik permukaan	Permukaan trotoar rusak, tidak menerus, rusak, pecah	Pemilihan bahan/material yang kuat, tidak licin dan tidak menyilaukan
	Lebar trotoar tidak memenuhi standar kebutuhan dan perilaku	Lebar trotoar direncanakan sesuai jenis aktivitas dan pengguna dengan minimal 2 meter.
Beda tinggi	Ketinggian	Ketinggian trotoar dari jalan tidak lebih dari 20 cm
	Kemiringan jalan	Kemiringan jalan tidak lebih dari 8°.
	Beda tinggi	Penggunaan warna/tekstur material berbeda
Sektor informal	Pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar	Relokasi pedagang kaki lima di tempat yang direncanakan atau mengalokasikan/merencanakan lebar trotoar dengan pertimbangan keberadaan pedagang kaki lima
Elemen pelengkap	Keberadaan bangku	Penempatan bangku pada jarak tertentu
	Lampu lalu lintas	Penempatan lalu lintas dengan pelengkap sistem audio untuk kaum difabel
	Batas/hirarki jalan	Pemasangan <i>bollard</i> pada ruas tertentu untuk mencegah kendaraan bermotor menggunakan trotoar
	Halte	Penempatan halte pada titik pergantian moda atau titik simpul aktivitas
	Tempat sampah	Penempatan sampah pada jarak tertentu, dapat diletakkan dekat bangku
	Lampu penerangan	Penempatan lampu penerangan jalan sesuai standar penerangan dan aktivitas yang dilakukan
	Tanaman/pohon	Penanaman pepohonan sebagai peneduh pada jarak

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
		tertentu, terutama pada area duduk
Jalur pedestrian	Posisi jalur pedestrian	Pemisahan yang jelas antara ruas pedestrian dengan sirkulasi kendaraan. Pemisahan dapat dilakukan melalui deretan pohon peneduh yang terdapat di sepanjang jalur.

Kriteria desain pada ruas Jalan Stasiun-Cihaliwung

Jalan Stasiun-Cihaliwung memiliki beberapa permasalahan sarana prasarana, seperti keberadaan tempat pembuangan sampah sementara, tidak adanya jalur pedestrian, kurang jelasnya akses menuju stasiun kereta api, pedagang kaki lima yang tumbuh secara sporadis dan lain-lain. Beberapa kriteria spesifik Jalan Stasiun dijelaskan dalam [tabel 2](#) berikut:

Tabel 2. Identifikasi permasalahan dan kriteria/panduan desain spesifik di Jalan Stasiun/Cihaliwung

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
Sistem informasi	Penyediaan sistem informasi/peta	Penyediaan sistem informasi bagi pengunjung yang akan menuju suatu tempat
	Penempatan papan iklan	Pengaturan penempatan papan iklan agar tidak mengganggu pandangan
	Titik <i>crossing</i> : Penyediaan ruang tunggu jika terjadi <i>crossing</i>	Menyediakan ruang bebas cukup luas untuk aktivitas menurunkan penumpang, menurunkan barang di depan stasiun kereta api agar tidak mengganggu sirkulasi kendaraan lain
Infrastruktur	Lokasi tempat pembuangan sampah sementara	Penempatan lokasi tempat pembuangan sampah sementara agak jauh dari area pintu masuk utama stasiun, dekat dengan area servis bangunan stasiun.
	Tidak adanya kavling parkir	Perencanaan parkir berdasarkan zona dan jenis kendaraan

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
	bagi kendaraan bermotor	yang terintegrasi dengan sistem jalur pedestrian dari dan ke bangunan stasiun kereta api
	Terminal	Perencanaan terminal bayangan dan area bebas bagi kendaraan umum untuk menunggu penumpang

Kriteria desain pada jalur Jalan Padalarang

Selain kriteria desain secara umum dalam tabel 1 di atas, beberapa hal spesifik yang harus diperhatikan pada ruas Jalan Padalarang. Aktivitas pasar merupakan aktivitas kompleks dan membutuhkan penanganan spesifik sebagai tambahan dalam kriteria desain, seperti dijelaskan dalam tabel 3 sebagai berikut:

Tabel 3. Identifikasi permasalahan dan kriteria/panduan desain spesifik di Jalan Padalarang

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
Jalur pedestrian	Posisi jalur pedestrian sekitar pasar memang tidak dapat dihindarkan dari sirkulasi kendaraan barang.	Pengelompokkan area bongkar muat barang dan pembuangan sampah sementara berdasarkan zona lingkup pelayanan. Pemisahan jalur hanya dapat dilakukan di ruas-ruas jalan dimana tidak terjadi kedua aktivitas tersebut.
	Lebar jalur pedestrian	Lebar jalur bebas pedestrian pada ruas ini minimal 3-meter dan 2 arah, untuk memudahkan pengunjung pasar yang membawa barang

Kriteria desain pada jalur Jalan Jembatan

Pada ruas Jalan Jembatan yang didominasi oleh kawasan perumahan, tidak tersedia jalur pedestrian, sehingga pedestrian menggunakan badan jalan. Kriteria desain spesifik di Jalan Jembatan dijelaskan dalam tabel 4 berikut:

Tabel 4. Identifikasi permasalahan dan kriteria/panduan desain spesifik di Jalan Jembatan

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
Sistem informasi	Papan iklan	Tidak disarankan untuk penempatan

Kategori	Jenis Permasalahan	Kriteria/Panduan Desain
		papan iklan, jika ada, tidak boleh menghalangi pandangan pengemudi kendaraan
Kondisi fisik permukaan	Tidak adanya jalur pedestrian	Perencanaan jalur pedestrian 2-meter dan 2 arah
Elemen pelengkap	Keberadaan bangku	Penempatan bangku di taman sebagai ruang interaksi sosial antara warga dan pada pada jarak tertentu
	Tanaman/pohon/taman lingkungan	Penyediaan taman bagi masyarakat sekitar

Perencanaan jalur pedestrian harus terintegrasi dengan fungsi-fungsi komersil dan sistem transportasi umum di sekitar area perumahan dan fungsi-fungsi lain (perbelanjaan, ibadah dan kesehatan dan lain-lain), dengan perencanaan titik-titik simpul aktivitas sebagai generator kawasan, agar ruang terbuka menjadi aktif.

Kesimpulan

Konflik jalur pedestrian di kota-kota besar di Indonesia hingga kini masih menjadi isu perdebatan yang belum kunjung selesai. Terutama dengan adanya konflik kepentingan yang selalu berubah yang melibatkan unsur waktu. Perkembangan kota sejatinya harus juga dibarengi dengan penyesuaian perilaku berkota, melalui perbaikan sumber daya manusia yang ada sebagai masyarakat kota. Wilayah Padalarang dalam prosesnya selalu akan mewadahi kegiatan transaksi, berbudaya masyarakat, kepentingan masyarakat (publik) atau pribadi, kepentingan lokal dan pendatang dan juga kebutuhan baru seiring dengan dimensi waktu dan pelaku yang menyertainya. Untuk itu perlu adanya pelibatan seluruh *stakeholder*, terutama masyarakat untuk bisa duduk bersama mendiskusikan bagaimana arah perkembangan perencanaan dan perancangan kota akan direalisasikan.

Kecamatan Padalarang merupakan kawasan berpenduduk 132.633 jiwa hingga kini mengalami pertumbuhan pesat hingga sekitar 160.000 jiwa. Pertumbuhan jumlah penduduk yang demikian pesat dan keharusan pemenuhan kebutuhan atas infrastruktur menjadi suatu keniscayaan agar masyarakat hidup layak.

Pemerintah harus dengan segera mengambil tindakan dengan melakukan pembenahan lingkungan, terutama dengan masih sangat besarnya prosentase kawasan kumuh di wilayah Padalarang (wilayah kumuh seluas 121,79 hektar, dengan besaran 10 hektar yang menjadi tugas pemerintah kabupaten). Sementara itu, daerah kumuh masih tersisa 97 hektar. Pembenahan kota harus dilakukan melalui pengoptimalan kawasan yang kompak (*compact*) dan efektif efisien, sehingga laju penyebaran *urban* dapat diminimalkan. Upaya pembenahan ini juga harus mempertimbangkan semua aspek termasuk peningkatan transportasi umum/publik, peningkatan keterhubungan (*linkage*) dan konektivitas untuk semua moda travel (pedestrian, sepeda dan transportasi publik), peruntukan ruang yang kompatibel dan lain-lain.

Referensi

- Bentley, Ian. 1985. *Responsive Environment : A Manual for Designers*. Diedit oleh Ian Bentley. Illustrate. London, England: Routledge.
- Calthrope, Peter. 1990. *The American Metropolis*. New York: Princeton Architectural Press.
- Carmona, Matthew. 2002. *Public places-urban spaces: the dimensions of urban design*. Boston, Berlin: MA : Architectural Press.
- Carr, Stephen. 1992. *Public Space*. New York: Cambridge University Press.
- Fan, Peilei, Guanghua Wan, Lihua Xu, Hogeun Park, Yaowen Xie, Yong Liu, Wenze Yue, dan Jiquan Chen. 2018. "Walkability in urban landscapes: a comparative study of four large cities in China." *Landscape Ecology*. <https://doi.org/10.1007/s10980-017-0602-z>.
- Gehl, Jan. 2010. *Cities for People*. 1 ed. Washington: Island Press.
- Hendrawan, Christianto, dan Yohanes Basuki Dwisusanto. 2017. "Konsep active living dalam perancangan jalur pedestrian, Studi kasus: Jalan L. L. R. E. Martadinata (Riau), Bandung, Jawa Barat." *ARTEKS: Jurnal Teknik Arsitektur* 2 (2): 15–32. <https://doi.org/10.30822/arteks.v2i1.38>.
- Irfandian, Raden Ranga Ilham, dan Herman Wilianto. 2019. "Evaluasi active design pada media perjalanan aktif di sekitar ruang publik kota." *ARTEKS: Jurnal Teknik Arsitektur*. <https://doi.org/10.30822/arteks.v4i1.359>.
- Iswanto, Danoe. 2006. "Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan kaki, Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda." *Enclosure* 5 (1): 21–29. http://eprints.undip.ac.id/18474/1/4_danoe_ielemen_lanskap_pandanaran.pdf.
- O'Hare, Danny. 2004. "Walkable Cities: An Urban Stroll in Barcelona, Bangkok and Brisbane Australia." *Urban Ecology: An International Perspective on the Interaction Between Humans and Nature*. 2004. <http://www.urbanecology.org.au/topics/neighborhoods.html>.
- Sari, Sally Octaviana. 2016. "Persepsi Penyandang Low Vision Terhadap Ciri Medan di Ruang Terbuka Publik, Kasus: Proses Meruang (Wayfinding) di Kota Bandung." Institut Teknologi Bandung.
- Sirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space : Theories of Urban Design*. Canada: John Wiley & Sons Inc. https://books.google.co.id/books?id=UcdJxonfeGMC&printsec=frontcover&dq=Finding+Lost+Space&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwj_zKGFz6HoAhWbe30KHZOUdb0Q6AEIKDA#v=onepage&q=Finding+Lost+Space&f=false.
- Wijaya, Alfred, dan Sally Octaviana Sari. 2018. "Penataan Jalur Pedestrian Berbasis Transit Oriented Development Pada Revitalisasi Kawasan Stasiun Kereta Api." *Jurnal TIARSIE*. <https://doi.org/10.32816/tiarsie.v15i2.33>.
- Wijaya, Cecep. 2018. "Padalarang, Antara Kemewahan dan Kawasan Paling Kumuh di Bandung Barat." *Pikiran Rakyat media network*. 2018. <https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raja/pr-01299966/padalarang-antara-kemewahan-dan-kawasan-paling-kumuh-di-bandung-barat-428393>.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Semarang: Kanisius.